iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

1 (119)
styczeń
2018

WITAMY ŁOMIANKI W 1 STREFIE



Aktualności

3 Porozumienie z Łomiankami i Czosnowem podpisane
3 Nowe biletomaty
4 Stacjonarne automaty biletowe w systemie otwartym
4 „eLki” w nowym standardzie
5 Pierwszy przegubowy elektryk w stolicy

Temat numeru

6 Gdzie można kupić bilet? Prawie wszędzie
7 Bilet przez komórkę? To proste!
9 Uczniowie nie potrzebują biletów. I lubią komunikację miejską

Z kart historii komunikacji

12 Elektryki obok dorożek

Drodzy Czytelnicy,

Komunikacja miejska, organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego, dawno już przekroczyła granice samej Warszawy. Mapa, przedstawiająca trasy linii autobusowych wygląda bardzo ciekawie i uświadamia, jak rozbudowany i rozległy jest to system, jak wiele osób korzysta z transportu publicznego nie tylko w centrum stolicy, ale także na jej obrzeżach. Autobusy i Szybka Kolej Miejska docierają do wielu miejscowości, stanowiących aglomerację warszawską.

Mieszkańcy takich miejscowości jak Marki, Łomianki od dawna korzystają z autobusów, żeby dojechać do pracy, do szkoły, do urzędu czy na zakupy, dlatego decyzja o włączeniu tych miejscowości do pierwszej strefy biletowej jest dla nich na pewno bardzo ważna.

Mieszkańcy Marek cieszą się z tańszych biletów już od ponad roku, dlatego podsumowujemy rok funkcjonowania tego miasta w ramach pierwszej strefy biletowej. Teraz zmianę odczują mieszkańcy Łomianek. Przedstawiamy ofertę, która została dla nich wypracowana oraz zapraszamy do wywiadu z Burmistrzem, panem Tomaszem Dąbrowskim, który opowiada, jak wielkie znaczenie ma dla jego miasta podpisanie porozumienia.

Zapraszamy również w podróż do historii komunikacji – tym razem na wesoło. Stanisław Bareja portretował rzeczywistość późnego PRL i nie oszczędzał przy tym komunikacji miejskiej. W tekście „Co mi zrobisz, jak złapiesz autobus” opisujemy, jaki obraz wyłania się z jego filmów? Zapraszamy do lektury!

Zachęcamy do lektury

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Nakład: 10 847

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Porozumienie z Łomiankami i Czosnowem podpisane

W siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego podpisane zostało porozumienie z samorządowcami. Włączenie miasta Łomianki do I strefy biletowej jest coraz bliżej. Dzięki temu mieszkańcy kupujący bilety 30-dniowe zaoszczędzą w skali roku 840 złotych.

Porozumienie, które podpisali dyrektor ZTM Wiesław Witek, burmistrz Łomianek Tomasz Dąbrowski i wójt gminy Czosnów Antoni Kręźlewicz określa ramy, w których może zostać podpisana przyszła umowa ze spółką Komunikacja Miejską Łomianki. Zgodę na podpisanie umowy musi jeszcze wyrazić stosowną uchwałą Rada m.st. Warszawy. Podpisane porozumienie to kolejny krok w kierunku rozwoju transportu aglomeracyjnego. Od listopada 2016 roku w I strefie biletowej funkcjonują Marki.

Za bilet 30-dniowy normalny na Warszawę i Łomianki mieszkańcy tego miasta płacą dziś 180 złotych. Po wejściu do I strefy koszt 30-dniowego biletu wyniesie 110 złotych. Oznacza to, że osoby kupujące bilety miesięczne zaoszczędzą w skali roku 840 złotych.

Po włączeniu Łomianek oraz fragmentu gminy Izabelin do I strefy biletowej za organizację komunikacji na terenie gmin Łomianki oraz Czosnów odpowiadać będzie w całości ZTM. Od 1 stycznia 2018 roku komunikację publiczną na trasie Warszawa – Łomianki/Czosnów zapewnią nowe linie autobusowe:

Linia 150 na trasie **Metro Młociny – Dziekanów Leśny**. Autobusy tej linii będą kursowały w szczycie z częstotliwością co 10 minut, co 15 minut poza szczytem oraz co 30 minut w święto. W wybranych dodatkowych kursach w porannym szczycie w dni nauki szkolnej autobusy dojadą do pętli Metro Marymont.

Linia 750 na trasie **Metro Młociny – Dębina/Palmiry/Sadowa** (w zależności od wariantu trasy). Autobusy tej linii będą kursowały co ok. 20 minut w godzinach szczytu i co 30 minut poza tymi godzinami na ich wspólnym odcinku.

Dzięki koordynacji rozkładów jazdy linii 150 i 750 i wspólnej pętli w Warszawie przy stacji metra czas oczekiwania dla pasażerów na wspólnym odcinku tras wyniesie 5-10 minut w godzinach szczytu oraz 10 minut poza szczytem i 15 minut w dni wolne od pracy. **Linia 701** zmieni swój numer na **250** (trasa i rozkład nie zmienią się).

Autobusy linii **N56** pojadą z Metra Młociny przez ul. Pułkową, Kolejową (jak linia 150) do pętli w Dziekanowie Leśnym jako linia nocna całotygodniowa.

Usługi przewozowe świadczone będą przy wykorzystaniu lokalnego operatora tj. spółki Komunikacja Miejska Łomianki, z którym ZTM podpisze umowę wykonawcza. Teraz Łomianki dofinansowują funkcjonowanie linii 701 i N56 kwotą 30 000 zł miesięcznie. Od przyszłego roku koszty dla linii 150, 250, 750 i N56 wyniosą 464 000 zł miesięcznie.

Nowe biletomaty

Pasażerowie z ośmiu warszawskich dzielnic oraz z Piaseczna mogą już korzystać z jedenastu nowych automatów biletowych. Można w nich kupić wszystkie rodzaje biletów i przedłużyć ważność e-hologramu.

•Urządzenia Mennicy Polskiej zamontowano przy następujących przystankach komunikacji miejskiej:

- Kochanowskiego 01 - Bielany
- Dywizjonu 303 01 - Bemowo
- Branickiego 02 – Wilanów
- Belgradzka 04 – Ursynów
- Wiertnicza 02 – Mokotów
- Sowińskiego 01 – Wola
- Zajezdnia Wola 03 – Wola
- Stara Miłosna – Wesoła
- Bródnowska (przy skrzyżowaniu) – Praga Płn.
- Urząd Miasta 01 – Piaseczno
- Szkolna 01 - Piaseczno

Podróżni mogą w nich kupić wszystkie rodzaje biletów kartonikowych i bilety okresowe. W automatach można również przedłużyć e-hologram Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka. Urządzenia przyjmują płatności gotówką i kartą płatniczą.

Lokalizację ponad 2,2 tys. punktów sprzedaży biletów ZTM, w tym biletomatów, można sprawdzić tutaj.

Stacjonarne automaty biletowe w systemie otwartym

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił nowe zasady współpracy z firmami, które chcą uruchomić stacjonarne biletomaty. Niezbędne będzie jednak spełnienie wymogów formalnych i technicznych. To kolejny krok ZTM w stronę powiększenia sieci sprzedaży biletów, tak aby były one jeszcze dostępniejsze dla pasażerów.

Nawiązanie współpracy z ZTM będzie możliwe dla każdego podmiotu zainteresowanego uczestnictwem w systemie otwartym, akceptującego treść umowy oraz spełniającego wymagania w zakresie funkcjonalności stacjonarnych automatów biletowych. Biletomaty mają umożliwiać sprzedaż ciągłą przez 24 godziny na dobę we wszystkie dni tygodnia, a także zapis na karcie zbliżeniowej biletów zakupionych przez internet. Urządzenia te muszą najpierw uzyskać pozytywną opinię ZTM, będącą efektem maksymalnie 10-dniowych testów funkcjonalno-technicznych.

Każda firma, z którą Zarząd Transportu Miejskiego zdecyduje się podpisać umowę, będzie musiała dostarczyć, ustawić i zainstalować na własny koszt co najmniej 30 biletomatów we wskazanych przez siebie lokalizacjach, uruchomić sprzedaż w okresie maksymalnie do roku od zawarcia kontraktu, a także m.in. prowadzić bieżącą eksploatację i serwis tych automatów.

Obecnie sieć sprzedaży biletów ZTM to m.in. ponad 4 tys. punktów sprzedaży, 21 Punktów Obsługi Pasażerów, ponad 600 biletomatów stacjonarnych i ponad 1800 mobilnych/pojazdowych. Z urządzeń stacjonarnych korzysta ok. 35% pasażerów kupujących bilety czasowe i jednorazowe, ok. 44% - bilety krótkookresowe, oraz 42% zaopatrujących się w bilety długookresowe.

O szczegółach współpracy z ZTM można przeczytać **tutaj**.

„eLki" w nowym standardzie

Zarząd Transportu Miejskiego wprowadza nowe zasady w umowach zawieranych z przewoźnikami obsługującymi lokalne linie „L". Pierwsze przetargi z wyższymi wymogami i ujednoliconą wizualizacją pojazdów zostały już ogłoszone.

W nowych przetargach Zarząd Transportu Miejskiego odchodzi od rocznych umów zawieranych dotychczas z przewoźnikami i stawia na wieloletnie kontrakty, od 2 do nawet 5 lat. To pozytywnie wpłynie na redukcję kosztów amortyzacji pojazdów i zwiększonych wymogów taborowych. Nowe wymogi zakładają bowiem, że usługi przewozowe będą realizowane przez pojazdy z częściowo niską podłogą, wyposażone w wyświetlacze i nie starsze niż z 2009 roku. Zmienią się także zasady rozliczeń w zawieranych umowach, co ma zachęcić do większej dbałości o jakość realizowanej usługi.

Nowością jest też certyfikacja pojazdów, pozwalająca na zapewnienie ich zgodności z wymaganiami i będąca standardem w umowach zawieranych z operatorami obsługującymi linie miejskie i podmiejskie.

Z punktu widzenia pasażera, oprócz wyższych standardów taboru i obsługi, dostrzegalną zmianą będzie także nowa identyfikacja wizualna pojazdów. Przewoźnicy będą musieli zastosować jednolitą kolorystykę pojazdu, zgodną z wymogami określonymi przez Zarząd Transportu Miejskiego. Autobusy kursujące na liniach „L" wyróżniać się będą charakterystycznymi niebieskimi barwami.

Pierwszy przegubowy elektryk w stolicy

Miejskie Zakłady Autobusowe otrzymały właśnie autobus elektryczny o długości 18 metrów (klasy MEGA). To pierwszy tego typu pojazd w stolicy i jeden z pierwszych przegubowych elektryków w Europie.

– W przyszłym roku chcemy zamówić 130 przegubowych autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Wartość tego projektu wyniesie ponad 400 mln zł, z czego 180 mln dofinansuje nam Unia Europejska. Za trzy lata z Traktu Królewskiego znikną wreszcie autobusy zasilane olejem napędowym a po Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie będą kursowały już wyłącznie ciche i ekologiczne pojazdy elektryczne – mówi **Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy**.

Przegubowy „jamnik" ma dualne zasilanie – przez łącze plug in oraz za pomocą pantografu. Jest cichy i nie emituje spalin, został wyposażony w klimatyzację, elektroniczną informację, monitoring oraz systemy przeciwpożarowe. Pojazd jest zasilany dwoma, zintegrowanymi z osią napędową, silnikami elektrycznymi o mocy 120 kW każdy i ma baterie dużej pojemności – Solaris High Energy, które pozwalają na przejechanie ponad 200 kilometrów na jednym ładowaniu.

– Dzierżawa i testy tego pojazdu to wstęp do przetargu, który chcemy ogłosić już na początku 2018 r. A wyprodukowane dla Warszawy pojazdy dotrą w dwóch partiach: 60 w 2019 roku i 70 w 2020 roku – dodaje **Jan Kuźmiński, prezes Miejskich Zakładów Autobusowych**.

Solaris Urbino 18 Electric czwartej generacji zacznie obsługiwać pasażerów na linii 175, a docelowo, po uruchomieniu ładowarki przy ul. Konwiktorskiej będzie kursował na linii 503.

Miejskie Zakłady Autobusowe mają już wieloletnie doświadczenie w eksploatacji autobusów elektrycznych. Pierwsze pojazdy na baterie testowane były już pięć lat temu, a w 2015 roku zamówiono pierwszą serię dziesięciu elektryków. Solarisy Urbino 12 Electric obsługują obecnie linię 222 przebiegającą w znacznej części przez Trakt Królewski. Do lipca br. pojazdy były ładowane wyłącznie z wtyczki plug in co pozwalało im na przejazd około 130-150 kilometrów. Obecnie, po uruchomieniu ładowarki ulicznej na pętli Spartańska mogą już uzupełniać baterie za pomocą pantografu i pokonać znacznie dłuższe odcinki. Ich dwuletnia eksploatacja wykazała, że są bardzo energooszczędne – koszt paliwa jest kilka razy mniejszy niż silników na olej napędowy, a autobusy doskonale sobie radzą podczas zimy.

Od kilku miesięcy MZA ma w swoim taborze także autobusy Ursus CitySmile 12 Electric, które obecnie są ładowane za pomocą łączy plug in i obsługują linie mokotowskie. Pojazdy docelowo będą jednak obsługiwały linię 178, po wybudowaniu dedykowanej ładowarki firmy EC Engineering przy ul. Konwiktorskiej.

A wiosną 2018 r. do Warszawy przyjedzie kolejna, już trzecia partia autobusów elektrycznych. Tym razem będzie to dziesięć Solarisów Urbino 12 Electric czwartej generacji, które zostaną skierowane do obsługi linii na Trakcie Królewskim.

Wszystkie dostarczone do Warszawy elektrobusy Solarisa są ładowane za pomocą ładowarek polskiej firmy Ekoenergetyka. To urządzania ze złączem typu plug in na zajezdni „Woronicza" (zasilają też pojazdy marki Ursus) oraz ładowarka kolumnowa (pantografowa) przy ul. Spartańskiej.

Sami zobaczcie, jak zmieniła się Warszawa

Komunikacja miejska pełni kluczową rolę w systemie transportowym stolicy i jest najchętniej wybieranym przez warszawiaków środkiem transportu – autobusy, pociągi, metro i tramwaje przewożą ponad 1,1 mld pasażerów rocznie.

Mieszkańcy podróżują dziś bezpiecznie, szybko i w komfortowych warunkach. W ciągu ostatnich jedenastu lat na stołeczne ulice i tory wyjechało 311 nowych tramwajów (w tym 281 niskopodłogowych), 1077 niskopodłogowych autobusów (w tym 4 hybrydy, 20 elektryków i 35 autobusów gazowych), 35 pociągów metra Inspiro i 28 nowoczesnych pociągów SKM. Obecnie wszystkie linie autobusowe są obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe, sukcesywnie rośnie również liczba niskopodłogowych tramwajów. A miasto planuje już kolejne zakupy – 800 autobusów, 45 pociągów metra, 21 pociągów SKM oraz 213 tramwajów.

Co dostają Łomianki?

Porozumienie, które podpisali dyrektor ZTM Wiesław Witek, burmistrz Łomianek Tomasz Dąbrowski i wójt gminy Czosnów Antoni Kręźlewicz określa ramy, w których może zostać podpisana przyszła umowa ze spółką Komunikacja Miejską Łomianki. Warto przypomnieć, że od listopada 2016 roku w I strefie biletowej funkcjonują Marki.



Porozumienie, które podpisali dyrektor ZTM Wiesław Witek, burmistrz Łomianek Tomasz Dąbrowski i wójt gminy Czosnów Antoni Kręźlewicz określa ramy, w których może zostać podpisana przyszła umowa ze spółką Komunikacja Miejską Łomianki. Warto przypomnieć, że od listopada 2016 roku w I strefie biletowej funkcjonują Marki.

Za bilet 30-dniowy normalny na Warszawę i Łomianki mieszkańcy tego miasta płacą dziś 180 złotych. Po wejściu do I strefy koszt 30-dniowego biletu wyniesie 110 złotych. Oznacza to, że osoby kupujące bilety miesięczne zaoszczędzą w skali roku 840 złotych.

Po włączeniu Łomianek oraz fragmentu gminy Izabelin do I strefy biletowej za organizację komunikacji na terenie gmin Łomianki oraz Czosnów odpowiadać będzie w całości ZTM. Od1 stycznia 2018 roku. komunikację publiczną na trasie Warszawa – Łomianki/Czosnów zapewnią nowe linie autobusowe:



- Linia **150** na trasie Metro Młociny – Dziekanów Leśny. Autobusy tej linii będą kursowały z częstotliwością w szczycie co 10 minut, co 15 minut poza szczytem oraz co 30 minut w święto. W wybranych dodatkowych kursach w porannym szczycie w dni nauki szkolnej autobusy dojadą do pętli Metro Marymont.
- Linia **750** na trasie Metro Młociny – Dębina/ Palmiry/ Sadowa (w zależności od wariantu trasy). Autobusy tej linii będą kursowały co ok. 20 minut w godzinach szczytu i co 30 minut poza tymi godzinami na ich wspólnym odcinku.

Dzięki koordynacji rozkładów jazdy linii 150 i 750 i wspólnej pętli w Warszawie przy stacji metra czas oczekiwania dla pasażerów na wspólnym odcinku tras wyniesie 5-10 minut w godzinach szczytu oraz 10 minut poza szczytem i 15 minut w dni wolne od pracy. Linia 701 zmieni swój numer na **250** (trasa i rozkład nie zmienią się).

Autobusy linii N56 pojadą z Metra Młociny przez ul. Pułkową, Kolejową (jak linia 150) do pętli w Dziekanowie Leśnym jako linia nocna całotygodniowa.

Usługi przewozowe świadczone będą przy wykorzystaniu lokalnego operatora tj. spółki Komunikacja Miejska Łomianki, z którym ZTM podpisze umowę wykonawcza. Teraz Łomianki dofinansowują funkcjonowanie linii 701 i N56 kwotą 30 000 zł miesięcznie. Od przyszłego roku koszty dla linii 150, 250, 750 i N56 wyniosą 464 000 zł miesięcznie.

Liczymy, że mieszkańcy przesiądą się do komunikacji miejskiej

Włączenie Łomianek do pierwszej strefy biletowej to wielkie wydarzenie, które ko-rzystnie wpłynie na budżety domowe mieszkańców. Liczy się również jakość świadczonych usług – przekonuje burmistrz Tomasz Dąbrowski.



Pan, jako przedstawiciel władz lokalnych, na pewno uważnie wsłuchiwał się w głos mieszkańców. Słychać było apele o „pierwszą strefę dla Łomianek”?

Już rok, dwa lata temu mieszkańcy dość głośno apelowali o zrobienie tego kroku. Wydawało się jednak, że są to marzenia, które trudno będzie spełnić. Mówiono, ale z lekkim niedowierzaniem, że wreszcie rozmowy uda się sfinalizować. Chcę jednak podkreślić, że władze Łomianek systematycznie pracowały nad tym, żeby można było zawrzeć porozumienie z Zarządem Transportu Miejskiego. Na szczęście rozmowy zostały zakończone sukcesem.

Dysponujecie badaniami na temat liczby osób, które codziennie dojeżdżają z Łomianek do Warszawy? Według danych z 2016 roku w samym mieście zameldowanych było niemal 16 tysięcy osób.

Tak, prowadziliśmy badania na ten temat. Codziennie autobusy Komunikacji Miejskiej Łomianki przewożą do Warszawy ponad dziesięć tysięcy mieszkańców naszego miasta.



Oferta, którą udało się dla pasażerów wypracować wspólnie z Zarządem Transportu Miejskiego to jest spełnienie marzeń?

Jeżeli bilet 30-dniowy kosztował 180 zł, to dla porównania dzisiaj mieszkaniec zapłaci za niego 110 zł. A jeśli zdecyduje się na zakup biletu 90-dniowego, to koszt miesięczny spada do 93 złotych. Cena jest tak korzystna, że następnym krokiem chyba byłaby już tylko darmowa komunikacja miejska. Jeśli jednak coś jest rozdawane za darmo, to może się to odbić na jakości produktu lub usługi. Warto dodać, że korzystając z tańszych o połowę biletów mieszkańcy Łomianek będą mogli podróżować po całej Warszawie, a nie tylko z miejsca zamieszkania do pracy lub szkoły czy na uczelnię. To jest spełnienie naszych marzeń.

W Łomiankach stawiacie przede wszystkim na jakość świadczonych usług?

Przypomnę, że dysponujemy bardzo nowoczesnymi autobusami. W rankingu ogólnopolskim miast o porównywalnej wielkości zajmujemy wysoką pozycję. W naszym taborze są autobusy pięcioletnie lub sześcioletnie. To jest rewelacyjny wynik, ale sukces nie bierze się z niczego. Co roku kupujemy po dwa nowe autobusy. Można eksploatować stary sprzęt, bez klimatyzacji, ale o jakość usług i komfort pasażerów również trzeba dbać.

Przewozy dla mieszkańców Łomianek zapewni spółka Komunikacja Miejska Łomianki. To dla samorządu także istotne.

Mało tego, my przez kilka lat mieliśmy nadwyżki naszych możliwości taborowych i dzięki temu mogliśmy świadczyć usługi dla Warszawy. Zarabialiśmy na współpracy ze stolicą.

Burmistrz Marek, które rok wcześniej weszły do pierwszej strefy biletowej mówił, że liczy dzięki tej decyzji na ograniczenie ruchu samochodowego w mieście. Jak wygląda sytuacja w Łomiankach?

Trasa E-7, która przebiega przez Łomianki w stronę Warszawy obecnie jest chyba najbardziej zatłoczona w kraju. Myślę, że wyprzedzamy pod tym względem nawet Janki, Katowice i Kraków, gdzie problemy udało się w jakimś stopniu rozwiązać. Naszym odcinkiem trasy E-7 przejeżdża w ciągu doby 58 tysięcy samochodów. Dlatego liczymy, że obniżenie cen biletów komunikacji miejskiej dla mieszkańców Łomianek spowoduje większe zainteresowanie transportem publicznym. Chcemy, żeby ludzie się przesiedli do autobusów.

Jak 2018 rok zapowiada się w Łomiankach w kwestii komunikacji miejskiej?

Myślę, że to będzie szczęśliwy rok. Chcę podkreślić, że po podpisaniu porozumienia z ZTM nie spoczywamy na laurach. Teraz kupujemy dwa autobusy elektryczne. Nasz tabor będzie jeszcze bardziej nowoczesny.

rozmawiał: Łukasz Majchrzyk





Rok Marek w pierwszej strefie – co się zmieniło?

W listopadzie 2016 roku to podwarszawskie miasto znalazło się w granicach pierwszej strefy biletowej. Co się od tego czasu zmieniło? Czy mieszkańcy chętniej zaczęli korzystać z komunikacji miejskiej?

Marki coraz ściślej łączą się z systemem komunikacyjnym Warszawy. Włączenie miasta w granice pierwszej strefy biletowej można nazwać zwieńczeniem tych ruchów. Można również przypomnieć, że w 2017 roku minęło równo dziesięć lat od uruchomienia pierwszej linii nocnej. W nocy 31 maja 2007 roku wraz z wielką zmianą układu warszawskich linii nocnych do Marek dojechała z Dworca Centralnego linia N61. Dla osób wracających do domu późną nocą było to wielkie udogodnienie.

Oszczędności dla mieszkańców

Po włączeniu Marek do pierwszej strefy biletowej zmian jest jeszcze więcej. Przede wszystkim w portfelach mieszkańców Marek zostaje teraz więcej pieniędzy. Za bilet miesięczny normalny na obie strefy mieszkańcy Marek płacili przed zmianą 196 złotych (w ramach oferty „Warszawa+"). Od 1 listopada 2016 roku koszt miesięcznego biletu wynosi 110 złotych. Bilet kwartalny kosztował 482 złote. Po włączeniu do pierwszej strefy, mieszkańcy Marek płacą 280 złotych.

Oznacza to, że osoby kupujące bilety miesięczne zaoszczędzą w skali roku 1032 złote. W międzyczasie, 1 czerwca 2017 roku, obniżone zostały ceny biletów długookresowych, ważnych w 1. i 2. strefie, ale i tak zmiana na korzyść jest odczuwalna dla wszystkich mieszkańców.

Na pewno ma dla nich ogromny wymiar ekonomiczny. To są realne oszczędności w portfelu, w przypadku rodzin liczone w setkach złotych miesięcznie. Zresztą my też namawiamy ich do korzystania z autobusów, budując m.in. dwa parkingi typu Parkuj i Jedź. Myślę, że po oddaniu obwodnicy część osób zdecyduje się zostawić samochód i pojechać do stolicy środkami komunikacji miejskiej. Z całą pewnością proces ten przyśpieszy po oddaniu stacji metra na Targówku – mówi Jacek Orych, burmistrz Marek.

Zmianą, jaką można było zauważyć na ulicach były nowe numery linii autobusowych, kursujących do Marek. Linia 718 została zastąpiona przez linię 140. Linia 732 przekształciła się z kolei w linię 240, a linia 805 – w linię 340. W sumie na terenie Marek przystanki ma już osiem linii autobusowych, uruchamianych przez Zarząd Transportu Miejskiego tj. 112, 140, 190, 240, 340, 738, L40 i N61.

Włączenie Marek do pierwszej strefy biletowej pociągnęło za sobą inne zmiany w układzie komunikacyjnym. W 2017 roku została uruchomiona linia L40, która połączyła kilka podwarszawskich miejscowości: Marki, Nadmę, Kobyłkę i Wołomin.

Więcej osób korzysta z komunikacji miejskiej

Efekty uchwały Rady Warszawy o włączeniu Marek do pierwszej strefy komunikacyjnej widać także bardzo dobrze w liczbach. Zwiększyła się ilość osób, korzystających z komunikacji miejskiej. Zarząd Transportu Miejskiego przeprowadził specjalne pomiary – najbardziej miarodajnymi wskaźnikami określającymi stopień zmian jakie zaszły po zmianie granic 1 strefy biletowej są sumy wejść i wyjść. Widać pozytywną tendencję. Te wskaźniki wzrosły między 2016 a 2017 o ok. 7%.

Wzrost liczby pasażerów znajduje potwierdzenie również w przypadku danych, uwzględniających kierunki podróży pasażerów komunikacji miejskiej. Według obserwacji w godzinach porannych większość pasażerów z obszaru Marek, zgodnie z tym, czego można się spodziewać, podróżuje w kierunku Warszawy. W tej relacji w roku 2017 w stosunku do roku ubiegłego zarejestrowano wzrost liczby pasażerów na poziomie ok. 8%. W godzinach popołudniowych ci sami pasażerowie podróżują w kierunku przeciwnym, w większości przypadków jadąc z powrotem do miejsca zamieszkania. Ten wskaźnik wzrósł w analizowanym okresie o ok. 12%.

Większe zainteresowanie komunikacją miejską widać również w liczbie sprzedanych biletów. Dane te przedstawiają się następująco:

- większa liczba sprzedanych biletów jednorazowych o 8 929 szt.,
- biletów 20-minutowych o 11 896,
- dobowych o 453,
- weekendowych / 3-dniowych o 34 szt.,
- 30-dniowych o 854 szt.,
- 90-dniowych o 239 szt.

Zwiększenie liczby sprzedanych biletów wpływa również na zwiększenie przychodów z tytułu sprzedaży biletów, który w tym przypadku został oszacowany na podstawie struktury sprzedaży biletów obowiązujących w 1-ej strefie i kształtuje się na poziomie 197 220,89 zł.

Co w przyszłości?

Już niedługo powinna powstać obwodnica Marek. Dzięki temu wyraźnie spadnie ruch uliczny w tym mieście. Powinno to podnieść jeszcze bardziej komfort podróżowania komunikacją miejską.

Wszyscy – także pasażerowie i kierowcy autobusów – czekamy na otwarcie obwodnicy Marek. Dzięki temu ruch wzdłuż Alei Piłsudskiego spadnie o 2/3 – cieszy się burmistrz Marek.



Włączenie do pierwszej strefy biletowej pociągnęło także za sobą zmiany organizacyjne. Mieszkańcy miasta pożegnali się z Kartą Markowianina i przywitali ze spersonalizowaną Warszawską Kartą Miejską. Osobom posiadającym Kartę Markowianina nowa spersonalizowana Warszawska Karta Miejska wydawana była bezpłatnie.

tekst: Łukasz Majchrzyk

Co mi zrobisz, jak złapiesz autobus?

Stanisław Bareja dokumentował absurdy otaczającej go rzeczywistości. Był genialnym obserwatorem. Kilka razy sportretował także komunikację miejską.

Słynny reżyser z uśmiechem pokazywał inżynierów, robotników, pracowników elektrowni, barów, sklepów, a nawet środowisko, w którym się obracał, czyli kinematografię. W jego filmach można zobaczyć: aluminiowe talerze, przykręcane do stołów; dźwig podnoszący zepsuty samochód, bo brakuje lewarka; zadowoloną z siebie sprzątaczkę, która podaje kurczaka, trzymając jednocześnie w ręku brudną szmatę; mięso spod lady w kiosku z gazetami, baleron i parówkowych „skrytożerców". Do legendy przeszedł Anioł Stróż z serialu „Alternatywy 4".

fot. YouTube



- Cudownie, że jesteś. Daj mi... setę, coś na ząb i lody dla małej

Mieszkańcy tego bloku marzli, bo elektrociepłownia po drodze na Ursynów „traciła 150 procent ciepła" przez słabo izolowane rury i pustostany.

Sam reżyser przyznawał w wywiadach, że stara się czerpać z otaczającej go rzeczywistości. Tak mówił w jednym z wywiadów: *Otóż chciałem pani powiedzieć, że historia mariażu w „Małżeństwie z rozsądku" jest oparta ma faktach autentycznych i mogła mieć miejsce tylko w Polsce. Czyż nie jest charakterystyczne, że bogaczem jest straganiarz? Dwa najmniej prawdopodobne zdarzenia z tego filmu: kradzież nici i małżeństwo córki bogacza z ciuchów i artysty są tu jak najbardziej prawdziwe. Już ktoś inny wpadł przed nami na pomysł, że najlepszą metodą unikania domiarów i ukrywania własnych dochodów jest przelewanie ich na konto artystów, korzystających ze sporych ulg podatkowych. Zięć artysta może się okazać w takiej sytuacji prawdziwym skarbem. Właściwym bohaterem tego filmu są pieniądze.*

W obrazach Barei z lat 70. i 80. można zobaczyć także w krzywym zwierciadle komunikację miejską, która musiała funkcjonować tak, jak jej na to pozwalał ówczesny system. Autobusy to częsty motyw w jego filmach, a że akcja tych historii toczy się w stolicy, to siłą rzeczy portretował warszawską komunikację miejską. Mieszkańcy „Alternatywy 4" marzli w środku zimy na przystanku autobusowym i wpatrywali się w dym wydobywający się z komina elektrociepłowni. Autobusy zajeżdżały też w niektórych scenach na osiedle, rozkopanymi „prawie ulicami".

Autobus restauracyjny

W jednej z najbardziej znanych scen z serialu, który przez kilka lat nie mógł się doczekać premiery, wycieczka szkolna wiozła z panią nauczycielką autobusem przegubowym Ikarus stół wraz z lampą i krzesłami.

„Pomóż, pomóż jej. Chwileczkę, niech pan jeszcze nie rusza!" – krzyczała nauczycielka do niezwykle spokojnego kierowcy autobusu, a uważniejsi obserwatorzy zauważą charakterystyczne malowanie – z białym pasem, ciągnącym się przez całą długość pojazdu o numerze 2133. Znawcy komunikacji miejskiej mogą rozpoznać, że jest to autobus dostarczony do Warszawy z Węgier w jednej z pierwszych partii oraz, że kabina kierowcy została dorobiona własnymi siłami przez mechaników z zajezdni przy ulicy Woronicza, bo wczesne Ikarusy nie miały takich udogodnień.

fot. L. Peczyński



fot. YouTube

Ikarusy, malowane w ten sposób można było spotkać na warszawskich ulicach w latach 80. Ostatnia dostawa takich autobusów miała miejsce w 1984 r., a ostatni autobus (o numerze 2684) w takich barwach jeździł po warszawskich ulicach do początku lat 90.

W środku Ikarusa, do którego dzieci dzielnie wniosły po schodach wyposażenie salonu rozgrywa się jedna z najzabawniejszych scen tego serialu. Na przystanku wsiada mocno zawiany pasażer, który na widok stołu i lampy mó-wi: ***„Wspaniale, mamy nareszcie autobusy restauracyjne. Wiedziałem, że do tego dojdzie”.***

Nauczycielkę, która próbuje go przegonić z krzesła wita słowami: ***„Cudownie, że jesteś. Daj mi... setę, coś na ząb i lody dla małej”.***

Trzeba przyznać, że pasażer, chociaż niedysponowany, to jednak trzymał fason i miał gest. Niestety, nie widać numeru linii, którą jechała ta wycieczka.

Wyścig kierowców linii 175

Doskonale natomiast wiadomo, jakie autobusy ścigały się w serialu „Zmiennicy". Aleją Niepodległości na wysokości gmachu Biblioteki Narodowej Warszawy mknęły dwa Ikarusy, obsługujące linię 175. Przerażona pasażerka krzyczała, że kierowca oszalał, ale drugi ze współpasażerów spokojnie wyjaśnia, czemu ich kierowca pędzi i przecina skrzyżowanie na czerwonym świetle, nawet nie oglądając się na pasażerów machających mu na przystanku (żółtym z literką „A").

Pierwszy kierowca zbierał z przystanku wszystkich pasażerów, a kolejny, jadący tuż za nim, jechał pusty (drugi z kolei jest przepełniony), dzięki temu był wygodniejszy w prowadzeniu i spalał mniej paliwa „A to się teraz liczy", zauważa taksówkarz Jacek Żytkiewicz, grany przez Mieczysława Hryniewicza. W latach 80., kiedy w polskiej gospodarce brakowało wszystkiego, na pewno kładziono duży nacisk na oszczędzanie paliwa przez kierowców komunikacji miejskiej. Nic dziwnego, że na końcu sceny pojawił się napis „Oszczędzając paliwo – dalej pojedziesz".

Ten serial, kręcony w czasach schyłkowego PRL-u zawiera jeszcze co najmniej jedną słynną scenę z komunikacją miejską w roli głównej. Tym razem akcja rozegrała się w tramwaju. Motorniczy Piórecki powitał kontrolera biletów słowami: ***„Straszny dziś tłok, że szpilki nie włożysz".***

Jak reaguje na to kontroler? ***„W takim razie poproszę bambosze".***

Następnie, niemal po głowach ludzi ruszył sprawdzać bilety – bo praca musiała być wykonana. Warto zwrócić uwagę na strój służbowy kontrolera (kurtka i czapka) oraz wysoką kulturę osobistą – za każde okazanie biletu pasażerowi należało się podziękowanie.

Odniesień do transportu publicznego nie mogło zabraknąć również w najsłynniejszym filmie Stanisława Barei, czyli w „Misiu". Tam z kolei, hucznie obchodzono „Dzień Pieszego Pasażera". Mieszkańcy Warszawy, którzy nie mogli jechać komunikacją miejską z powodu awarii, mogli (do czasu usunięcia usterki) wysłuchać piosenki „Jestem wesoły Romek, mam na przedmieściu domek" oraz porozmawiać o tym, gdzie w Warszawie udało się kupić herbatę (okazało się, że herbata została przysłana z Łomży).

Mleko jeździ najszybciej

Do legendy przeszła również scena z filmu „Co mi zrobisz, jak mnie złapiesz", w której brawurowo zagrali Józef Nalberczak z Marianem Łączem. Kto nie zna znakomitej relacji z podróży z prowincji do pracy w Warszawie na siódmą rano? Nalberczak zaczyna swoją opowieść tak: ***„Ja to, proszę pana, mam bardzo dobre połączenie. Wstaję***



- Ja to, proszę pana, mam bardzo dobre połączenie...

fot. YouTube

rano, za piętnaście trzecia... Latem to już widno. Za piętnaście trzecia jestem ogolony, bo golę się wieczorem. Śniadanie jadam na kolację. Tylko wstaję i wychodzę”.

Dalej następuje opowieść o tym, jak przedstawiciel klasy pracującej idzie pięć kilometrów na przystanek PKS i nie zdąża na przepełniony autobus. Dzięki temu idzie dalej (godzinę) na przystanek obok mleczarni i razem z mleczarzami jedzie do Szymanowa, bo ***„Mleko, widzi pan, ma najszybszy transport, inaczej się zsiada”***.

Potem robotnik kolejką EKD dojeżdżał do dworca Warszawa Ochota, a stamtąd pociągiem podmiejskim do dworca Warszawa Stadion. Po praskiej stronie Wisły było już „z górki”. Wsiadał w autobus 119, przesiadał się w tramwaj 13, potem w autobus 345 i o godzinie 6.45 był już w zakładzie pracy.

Należy założyć, że te podróże odbywały się gdzieś między rokiem 1969 a 1971 – wtedy nastąpiła likwidacja linii 345 na ponad 30 lat. Powstaje jednak pytanie, w którym miejscu robotnik-Nalberczak wsiadał do linii 119, która zaczynała swój bieg na ulicy Wileńskiej i dalej jechała w kierunku osiedla Zacisze, nie przejeżdżała zatem w okolicach ówczesnego Stadionu X-lecia.

Nie sposób też precyzyjnie ustalić, gdzie nasz bohater kończył swoją podróż. Spróbujmy zatem zgadnąć. Biorąc pod uwagę, że linia 345 kończyła swoją trasę na ówczesnej pętli BRÓDNO-UGORY oraz sporą ilość ziemi pod paznokciami, którą Nalberczak starannie wydłubywał scyzorykiem, można przypuszczać, że był pracownikiem PGR Bródno. Czy tak w rzeczywistości było, czy reżyser w ten sposób „naszkicował” postać w scenariuszu?

Warto też zwrócić uwagę na opracowany do perfekcji system przesiadek, zarówno na trasie do Warszawy, jak i w samej stolicy. Miłe są również pochwały („a potem to już mam z górki”), jakie przedstawiciel klasy pracującej skierował pod adresem warszawskiej komunikacji miejskiej. Możemy jedynie powiedzieć: **Panie Reżyserze, dziękujemy!**

■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:

- *http://bareja.friko.pl/wywiady/wywiady.html*
- *http://www.trasbus.com/kartotekilinii.htm*



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO